

# LOS SEGUROS EN EL COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL DURANTE LA EDAD MODERNA

*Dra. D<sup>a</sup> M. Guadalupe Carrasco González*

El interés de los investigadores por los seguros y cambios marítimos se inserta dentro de una corriente general de la historiografía por el estudio sistemático de los diferentes instrumentos mercantiles, como manifestaciones del capitalismo mercantil en la Edad Moderna.

Los estudios realizados sobre seguros se han hecho casi exclusivamente desde una perspectiva estrictamente jurídica. Desde este punto de vista, se ha estudiado la formalización del contrato y su marco legislativo y doctrinal, así como la evolución de la institución. Sin embargo, ninguno de estos investigadores ha profundizado en aspectos tales como el precio del seguro (a partir de análisis seriales fiables), cuales eran los mercados aseguradores, qué capitales se invirtieron en la actividad aseguradora, cual era la configuración y evolución de las formas asociativas, y cuales eran los beneficios obtenidos. Teniendo en cuenta estas interrogantes y las aportaciones realizadas por la reciente historiografía voy a intentar glosar aquí algunos aspectos de la praxis aseguradora española, y en concreto de la que se desarrolla desde las ciudades de Sevilla y Cádiz.

Aunque en cualquier exposición es preceptivo un recorrido por la bibliografía generada sobre el tema, voy a prescindir aquí de esta circunstancia, remitiendo a los lectores a los exhaustivos estados de la cuestión que figuran en la obra de Jerónia Pons Pons<sup>1</sup> y del A. M. Bernal<sup>2</sup>.

El origen de la utilización del seguro en el tráfico marítimo en los reinos hispánicos se remonta, al menos, hasta mediados del siglo XIII. De esta época datan algunas evidencias documentales catalanas. Las ordenanzas sobre seguros barcelonesas fueron las primeras donde se abordó con extensión y profundidad el tema de los seguros marítimos. La más antigua de ellas data del año 1432, luego se publicarán otras en los años 1435, 1452, 1458, 1461 y finalmente las de 1484. Estas últimas tendrán una mayor proyección al ser incorporadas al Llibre de Consolat de Mar. Su zona de influencia será, sobre todo, el Mediterráneo y, especialmente, se dejará notar en los usos marítimos y mercantiles de mallorquines y valencianos<sup>3</sup>.

Pese a la importancia y proyección de la normativa barcelonesa no parece que esta tuviera un influjo decisivo en el otro ámbito asegurativo español, el que se desarrollaría en los reinos Castellanos. En esta zona los estudios han distinguidos dos focos: Burgos, afectado, según parece, por la práctica del comercio atlántico, y especialmente por Brujas; y Sevilla que durante la época anterior al descubrimiento recogería las

tradiciones asegurativas burgalesa y catalana<sup>4</sup>, y que después elaboraría una normativa y una práctica propias, derivada, en ocasiones, de la aseguración portuguesa<sup>5</sup>.

Por lo que se refiere a Sevilla y en particular a la Carrera de Indias. La publicación un tanto tardía de las ordenanzas del Consulado sevillano (1556) hizo pensar a M. Basas Fernández que durante toda la primera mitad del siglo XVI la normativa aplicada fue la contenida en las Ordenanzas del Consulado de Burgos. Sin embargo, según ha puesto de manifiesto A.M. Bernal esta opinión no tiene en cuenta que las competencias sobre seguros inicialmente correspondían a la Casa de Contratación<sup>6</sup>.

## FUENTES PARA EL ESTUDIO DEL SEGURO MARÍTIMO

La diferente normativa sobre la formalización y jurisdicción de los contratos de seguro en Cataluña y Castilla va a originar también diferencias en la localización de las fuentes documentales.

Las ordenanzas barcelonesas de 1484, en uno de sus capítulos obligaba a formalizar la póliza exclusivamente ante notario. Esta obligación también será recogida por las ordenanzas mallorquinas de 1492, que en su capítulo 10 declararán ilícitas cualquier otro tipo de pólizas. Por tanto, en esta zona los contratos de seguros se pueden hallar en los protocolos notariales dispersos entre el resto de las escrituras, aunque también podemos encontrar notarios que dispongan de registro dedicados exclusivamente a los seguros.

Pero los protocolos notariales no son los únicos que contienen información sobre pólizas de seguros. La contabilidad de algunas de las compañías que se ha conservado en los archivos catalanes y mallorquines nos permite obtener información de primera mano sobre la contratación de los seguros. No obstante, hasta 1650, según constata J. Pons Pons para Mallorca, el número de seguros que se formalizaron ante notario fue proporcionalmente mayor que el realizado a través de las compañías. Sin embargo, a medida que las sociedades aseguradoras se fueron introduciendo en el mercado y adquirieron la confianza de los asegurados, fueron absorbiendo parte de la contratación que se hacía ante el notario. Por tanto la aparición de las compañías de seguro aceleró según esta historiadora el paso del contrato notarial al contrato privado.

En la Corona de Castilla las fuentes van a ser diversas. En Burgos las ordenanzas del Consulado establecían en el registro obligatorio de las pólizas, realizadas conforme al modelo oficial, ante el escribano-secretario del Consulado. Por tanto, la principal fuente documental serán los registros de seguros marítimos conservados en el Archivo del Consulado. Actualmente se conserva una serie continua que comienza en 1565 y finalizan en 1619. Además de los registros oficiales el archivo consular guarda también los libros de algunos aseguradores particulares, como los de Alonso Arlanzón o Juan López de Soto<sup>7</sup>.

En Sevilla la contratación de los seguros se hacía con la intermediación de los corredores de lonja, por esto, en los protocolos notariales sevillanos y por extensión en los gaditanos, no se encuentren pólizas de seguro, salvo en casos contados y de modo indirecto<sup>8</sup>.

Tanto en el caso sevillano como en el gaditano las pólizas se encontraban recogidas en los libros de registro que los corredores de lonja estaban obligados a llevar<sup>9</sup>. Lamentablemente el defectuoso registro llevado a cabo por algunos corredores y la pérdida de la mayoría de estos libros nos impiden conocer el volumen de pólizas

contratadas para los siglos XVI-XVIII. No obstante, al menos entre los papeles de la correduría de lonja de Cádiz se han hallado algunos restos de estos registros que nos permiten estimar el volumen de los seguros contratados en Cádiz durante un año.

Aunque no podemos disponer de series completas existe, no obstante documentación y referencias dispersas en los fondos del A.G.I.. En los cuadernos de registro de cambios y préstamos marítimos hay referencias puntuales a seguros suscritos. También se pueden hallar información en las secciones de Justicia y Contaduría. Y, a partir de 1543, cuando los seguros entran dentro de las competencias del Consulado, "se puede seguir la pista a la práctica aseguradora a través de los fragmentos muy deslabazados que han quedado de los libros de toma y razón de los seguros por el Consulado, donde se habían de tramitar la petición de licencia para los seguros de navíos"<sup>10</sup>. Para los siglos XVI y XVII estos registros que llevaba el Consulado están prácticamente perdidos, aunque pueden encontrarse retazos en la sección de Consulados del A.G.I., y también algunos papeles y referencias en el Archivo de la Cámara de Comercio de Sevilla. A partir de la segunda mitad del siglo XVIII sí encontramos ya, más o menos completos, los registros de licencias para seguros de navíos<sup>11</sup>.

Los expedientes de quiebras y los pleitos conservados en la sección de consulados nos permiten obtener información y pólizas de seguros.

En los archivos de protocolos abundan también escrituras con referencias indirectas a seguros contratados o por contratar. Hay poderes para asegurar y obligaciones y liquidaciones por causa de siniestro. No obstante, las noticias sobre seguros en este tipo de escrituras es escasa, con lo que la labor del investigador se hace tremendamente difícil. La situación cambia a partir de los años setenta del siglo XVIII, entonces menudean entre los protocolos las cartas de pago y abandono, es decir los recibos por pago de indemnizaciones a los asegurados. La relativa abundancia de este tipo documental está directamente relacionado con la proliferación en estos años finales del siglo de compañías de seguros en la plaza gaditana.

Nos queda por mencionar los archivos privados de comerciantes o casa de negocios, o de las propias compañías de seguros. Este tipo de documentación resulta escasa y difícil de localizar, con el agravante además de que los seguros suelen ser objeto de una contabilidad aparte. El Archivo de protocolos de Cádiz conserva los papeles de una Casa comercial desde finales del siglo XVIII. Entre los legajos y libros de contabilidad podemos hallar pólizas nacionales y extranjeras casi todas pertenecientes al siglo XIX. Otros ejemplos más conocidos que podemos mencionar es el caso de la documentación de Simón Ruiz<sup>12</sup> o la documentación de Antoine Granjean<sup>13</sup>. En este sentido, Cataluña y Mallorca, han sido más afortunados, pues en sus archivos se han conservado contabilidades de casa comerciales y de compañías de seguros para los siglos XVII y XVIII<sup>14</sup>.

## EL MERCADO ASEGURADOR ANDALUZ

Antes de que Colón viajara a América en 1492 Sevilla era una importante plaza mercantil y financiera. La presencia en la ciudad de mercaderes de procedencias diversas, como burgaleses, genoveses, florentinos hace pensar que el seguro marítimo podía ser empleado en los tráficos que la ciudad mantenía con las Islas Canarias y las Azores. Algunas de las referencias sobre pólizas de seguros nos han llegado a través de escrituras notariales de finales del siglo XV<sup>15</sup>.

El descubrimiento de América, y la creación del monopolio compartido para la explotación de las Indias entre el sector público- Corona de Castilla- y el privado, abrió un amplio mercado al que el seguro marítimo no sería ajeno.

Durante los siglos XVI, XVII y buena parte del XVIII los aseguradores van a ser sobre todo hombres de negocios y compañías mercantiles que veían en el seguro un negocio más. La escasa capacidad y falta de especialización de estos aseguradores individuales y de las compañías colectivas impediría, la aparición en Sevilla y Cádiz de un mercado asegurador propio. No será hasta fines del siglo XVIII, cuando hagan su aparición las sociedades por acciones que podamos hablar, al menos para Cádiz, de un mercado asegurador semejante por ejemplo al de Rotterdam.

Si bien en la zona andaluza el paso del asegurador individual y no especializado, a la sociedad será tardío y lento (no está probado documentalmente la existencia de compañías especializadas en seguros antes de 1760), en Cataluña y Mallorca se produce con anterioridad al siglo XVIII. En Mallorca, por ejemplo, a mediados del siglo XVII se impone ya definitivamente la modalidad asociativa como forma de intervención en el mercado asegurador. La aparición de compañías aseguradoras organizadas como compañías colectivas especializadas, data de la década de los cuarenta del siglo XVII, pero no será hasta los años sesenta de ese siglo cuando el control del mercado asegurador mallorquín pase a manos de estas compañías de seguros<sup>16</sup>.

Un hecho probado, es que el negocio asegurativo hasta muy avanzado el siglo XVIII estuvo en manos de aseguradores extranjeros. Las razones de este hecho hay que buscarlas en la propia estructura del comercio. Tanto el tráfico mercantil como los circuitos comerciales estaban en manos extranjeras, era por tanto normal que las mercancías y los buques se asegurasen en origen. Felipe de Moscoso, mercader de Alicante comerciaba en la segunda mitad del siglo XVII con el norte de Europa y suscribía sus seguros en Amsterdam: En Amsterdam se me hacen los seguros de lo que va y viene por mi cuenta<sup>17</sup>. Y es que la falta de organización de los mercados aseguradores españoles imposibilitaba la cobertura de grandes capitales. Por eso en las grandes operaciones aseguradoras se prefería acudir a los mercados extranjeros<sup>18</sup>.

No obstante la práctica asegurativa residual que durante los siglos XVI y XVII se realizaba desde Sevilla y Cádiz estuvo sometida también al dominio extranjero. Del siglo XVII datan precisamente dos intentos, uno en Sevilla y otro en Cádiz, por controlar la contratación de seguros.

En el caso de Sevilla se trató de la venta del oficio de escribano de seguros hecho por la Corona en 1643 a favor de un asistente portugués. La venta finalmente no se llevó a efecto, aunque de haberse consumado hubiera supuesto la liberación del negocio asegurador, algo contrario al "esquema corporativista e intervencionista" que caracterizaba la Carrera de Indias<sup>19</sup>.

En Cádiz la vía de control del mercado de seguros fue similar. Aquí se trató de crear una especie de Corredor especializado en seguros, que sería el único individuo cualificado para intervenir en la suscripción de pólizas. Su misión consistiría en buscar dentro del reducido círculo de aseguradores de la ciudad, los capitales suficientes para cubrir las mercancías o navíos que se quisieran asegurar<sup>20</sup>. Esta iniciativa fue de un grupo de hombres de negocios extranjeros establecidos en la ciudad, quienes no se limitaron a las palabras, sino que lo ponen en práctica a partir de 1688<sup>21</sup>. En ese año se establece una guía de precios mínimos de los seguros, y a partir de 1691 se crearía una



comisión de seis miembros para fijar el precio de cada póliza que se abriese<sup>22</sup>. No conozco cual fue la evolución posterior de esta propuesta, sin embargo parece que durante las fechas posteriores y toda la primera mitad del siglo XVIII, el negocio asegurativo estuvo en manos de negociantes y compañías extranjeras pero nunca desde la especialización.

La situación favorable del comercio americano y la sólida posición comercial adquirida por Cádiz durante el siglo XVIII desempolvó y puso al descubierto las viejas aspiraciones de los extranjeros por el ramo de los seguros. De 1767 data un proyecto para crear una compañía de seguros en Cádiz con un capital de seiscientos u ochocientos mil pesos, que aportarían los negociantes extranjeros establecidos en Cádiz y la Casas comerciales, más acaudaladas de Londres, Amsterdam y París que estuviesen interesadas<sup>23</sup>. Diez años más tarde, la banca parisina de Jacques Doerner y Cía a través de Jacques Doerner, que había sido gerente de la compañía gaditana Bonneval Olombel Doerner y Cía, propuso crear una compañía de seguros, con un capital de cuatro millones de libras tornesas (un millón de pesos aproximadamente). El capital estaría dividido en cuatro mil acciones de mil libras cada una, al estilo de las compañías que Jacques Doerner había conocido en Cádiz. Este comerciante preveía conquistar un tercio de las primas obtenidas hasta ese momento por los aseguradores franceses, y calculaba el beneficio total del negocio en 6.287.000 libras, sin precisar la duración del ejercicio<sup>24</sup>. El proyecto de Jacques Doerner finalmente no vio la luz.

Pero en estos años las compañías españolas de seguros ya dominaban el mercado asegurador gaditano. Las primeras compañías gaditanas documentadas datan de los años sesenta del siglo XVIII<sup>25</sup>. En efecto, al abrigo de experiencias similares en Holanda y en Francia, por estos años comenzaron a constituirse compañías de seguros en Cádiz. Entre 1791 y 1797 se constituyeron en Cádiz 75 compañías cuyos capitales acumulados ascendían a 25.340.000 pesos (128qs). El fondo de estas compañías oscilaba entre los 70.000 pesos de la sociedad Fontanés y Cía., y los 520.000 de la sociedad dirigida por Juan Bonneval y fundada en 1792. Sin embargo, lo más frecuente es encontrar capitales entre los 350.000 pesos y los 500.000 pesos<sup>26</sup>. Se trata, en general, de compañías que, siendo personalistas por su concepción de la asociación, tienen su capital dividido en acciones, consiguiendo los partícipes, de hecho, tener su responsabilidad limitada al monto de la inversión. De esta forma logran incorporar un número mayor de socios que las colectivas y comanditarias. Estas sociedades compartieron el mercado asegurador con compañías colectivas que tradicionalmente venían manteniendo una actividad mixta: el comercio en general, actividades financieras y la contratación de seguros<sup>27</sup>.

Entre las compañías españolas de seguros constituídas en Cádiz, Barcelona o Bilbao a finales del siglo XVIII las que estaban dirigidas por extranjeros, no eran más que una pequeña minoría. Por tanto, se podría afirmar que por primera vez en la historia de la España moderna la presencia extranjera en las principales plazas comerciales españolas, y en un sector tan relevante económicamente como los seguros, fue secundaria<sup>28</sup>. No obstante, Pedro Sáenz de Tejada Hermoso, era pesimista a la hora de valorar el ramo de los seguros en España y declaraba ante la Sociedad de amigos del País de Madrid que a pesar de la existencia de compañías españolas de seguros en Cádiz y Barcelona muchos comerciantes de la península seguían utilizando las compañías de seguros extranjeras más sólidas y que ofrecían, según él, unas primas más bajas<sup>29</sup>. Lo cierto es que a estas alturas las investigaciones no nos permiten

comparar los mercados españoles con los de Amsterdam, Londres o Rotterdam. Pero lo que queda suficientemente claro es que el negocio de los seguros alcanzó dimensiones considerables a finales de siglo, especialmente en Cádiz. En 1786 el Ldo. D. Juan de Mora y Morales, asesor del Tribunal del Consulado, pone manifiesto este hecho e incluso va más lejos, afirmando que muchas de las compañías españolas se habían hecho un hueco en el mercado asegurador internacional. La importancia del sector exigía, por tanto, según Juan de Mora y Morales, una legislación específica sobre los seguros, y en particular una normativa para los seguros contratados con el resto de Europa<sup>30</sup>.

El número de compañías de seguros seguiría incrementándose hasta final del siglo, para quedar reducidas finalmente a 22 compañías en 1805<sup>31</sup>. Según el Conde de Maule la guerra con Inglaterra fue la causa directa de la ruina de 54 compañías de seguros, con unas pérdidas que él estima en unos quince millones de pesos<sup>32</sup>.

## CUADRO 1

*Número de Compañías de Seguros que operaron en Cádiz entre 1793 y 1807.*

Año	1793	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1803	1805	1807
Número	69	75	89	84	86	87	87		22	22

**Fuente:** *Almanak mercantil o Guía de comerciantes*

Parece que el intenso desarrollo del negocio del seguro en Cádiz fue una consecuencia de la expansión comercial propiciada por los decretos del comercio libre. Cádiz seguiría siendo un centro mercantil importante y continuaría actuando como intermediario entre Europa y América. El volumen de capitales existentes en la plaza y sus redes comerciales consolidadas durante los años del monopolio no le restaron protagonismo. Y mientras hubo capital hubo aseguradores.

Si seguimos al Conde de Maule, él afirma que *El comercio de Cádiz en el año 1795 había llegado a tal punto de extensión que parece llenaba los deseos al más ambicioso... Esta opulencia comenzó a decaer con las guerras sucesivas. En los cinco años desde 1796 hasta 1801, que se hizo la paz con Inglaterra, fueron inmensas sus pérdidas.* La quiebra de cincuenta y cuatro compañías de seguros en esos redujeron a una cuarta parte el número de aseguradoras en 1805<sup>33</sup>. La guerra con Inglaterra y el bloqueo que sufrió el puerto de Cádiz, acabaron con el papel de intermediario que había jugado la plaza gaditana. Se interrumpieron los contactos con América, fuente de capitales, pero también disminuyeron las correspondencias europeas. La reducción de la contratación de seguros reflejada en el descenso del número de aseguradoras, que no sería compensada con los elevados premios del período 1797-1801, y falta de liquidez debida a la asunción de excesivos riesgos, llevaron a la quiebra a esas compañías, y persuadieron a otras para no renovar su actividad aseguradora. La presión sobre el mercado de seguros gaditano ejercida por la guerra, y la competencia de otras plazas europeas, como Amsterdam, determinaron la situación en que quedó el negocio de los seguros a principios del siglo XIX.

Parece pues, que a finales del siglo XVIII, Cádiz disponía de un mercado asegurador que cubría sobradamente las necesidades de su comercio con las Indias, África y con el resto de Europa. Esta afirmación de por sí arriesgada, sólo puede apoyarse en los datos obtenidos para el año 1796. En ese año se contrataron 2.083 pólizas por valor de 188.515.529 reales de plata, es decir, 23.564.441 pesos (128 qs). El valor medio asegurado por póliza fue de unos 90.502 reales de plata, pero los valores oscilaron desde un mínimo de 560 reales de plata en que aseguraron mercancías la Casa de negocios de Simón y Ludendorf, entre Cádiz y Hamburgo; y la póliza de 1.700.000 reales de plata que contrató F. Alvaro Benito entre Bilbao y Londres.

Aunque nos faltan referencias relativas a los seguros concertados en otros años, y en otras plazas comerciales, es posible observar, no obstante, como Cádiz al menos cubre las necesidades de su comercio, y que al mismo tiempo absorbe una parte (que no podemos cuantificar, ni calificar) de la contratación de seguros de otras plazas nacionales como Sevilla, Málaga, Bilbao, La Coruña, Barcelona o Santander, y de puertos americanos, como La Habana, Veracruz o Cartagena de Indias.

El número de pólizas contratadas ajenas a Cádiz (Cuadro 2), se sitúa en torno al 30% y el capital asegurado en ellas es de un 33,4% respecto del total. Estos porcentajes están en consonancia con el hecho de que un 27,3% de las pólizas están realizadas por orden, es decir, a través de correspondientes en Cádiz de los asegurados. Sólo un 3% de las pólizas suscritas por orden fueron contratadas por comerciantes o individuos residentes en Cádiz.

Esta elevada contratación de seguros para viajes en los que Cádiz no es, ni tan siquiera, escala nos puede ilustrar, en cierta forma, sobre la situación favorable que el mercado de seguros de Cádiz vivió en 1796. Si esto es así, podemos también atribuir bastante fiabilidad a los datos obtenidos para los seguros con origen en Cádiz, pues parece claro que los comerciantes residentes en Cádiz disponían de un mercado asegurador a mano, sin necesidad de acudir a los centros tradicionales como Amsterdam o Londres.

## CUADRO 2

*Número y valor de las pólizas de seguro contratadas en Cádiz según el viaje.*

	NÚMERO	CUANTÍA	CUANTÍA MEDIA	DESVIACIÓN
Con origen en Cádiz.	688	63.895.345	93.277	145.814
Con destino en Cádiz.	804	56.804.641	70.652	93.524
Con Escala en Cádiz	14	1.063.440	132.930	135.686
No pasan por Cádiz	545	62.988.436	238.592	528.510
No consta el trayecto	32	3.763.667	117.614	144.633
Totales	2.083	188.515.529	90.502	209.633

Las limitaciones de los mercados, la inseguridad de los transportes y las interferencias derivadas de la guerra obligaban a comerciantes y casas de negocios a diversificar sus riesgos.

La distribución del riesgo es, por tanto, una de las características del mercado de seguros en la Edad Moderna. Esta distribución obligaba a la intervención de varias compañías para la cobertura de cantidades elevadas. En su seguro que hizo el comerciante Cristian Vandesborgh en Cádiz, el año 1691, de 850 doblones de a dos escudos de oro, sobre efectos cargados en la balandra sueca nombrada la Ciudad de Estada, para viajar de Lisboa hasta Amsterdam firmaron nueve aseguradores (todos ellos eran particulares). En otro seguro que hizo la compañía Carasa hijo, Bernal y Cía en 1795 de 27.000 pesos sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos y total armamento interno y externo de la fragata particular nombrada Santa Rosalía, que hizo viaje de Cádiz a San Petersburgo, con escala en Málaga, intervinieron hasta veinte aseguradores<sup>34</sup> (todos representantes de sociedades). Los distintos aseguradores ofrecieron una cobertura máxima de 2.000 pesos. Sin embargo en el mismo año, 1795, la compañía Miguel Izquierdo e hijos suscribió aseguró 47.225 pesos de lencerías cargadas en el puerto de Hamburgo por D. Francisco Doorman en varias naos danesas, participaron ocho aseguradores con cantidades que iban desde las 8.225 pesos (128qs) de los Señores Vicario Lazcano y Cía, a los 4.000 pesos de Tomás Martínez Junquera y Cía, por ejemplo<sup>35</sup>.

Respecto a los asegurados, a falta de series completas de pólizas para todo el período, nos habremos de conformar con las noticias que sobre ellos ha encontrado A. M. Bernal para el siglo XVI y las que yo misma he localizado para la segunda mitad del siglo XVII y los años finales del siglo XVIII. No obstante las diferencias entre un siglo y otro no son tanto cualitativas como cuantitativas. Los asegurados son sobre todo capitanes o maestros de navíos (dueños de las naves que mandan y administran), armadores y comerciantes en general que participan de forma diversa en los intercambios. La serie más completa de que disponemos hasta el momento en el mercado andaluz de seguros es la de las pólizas contratadas en 1796 en Cádiz. A través de la lista de asegurados se puede confirmar que la utilización del seguro marítimo estaba prácticamente registrada a comerciantes y navieros a finales del siglo XVIII. Además el número de pólizas que contrataron y el valor de los bienes que aseguraron nos proporciona información adicional sobre el volumen de negocio y las redes de distribución de ciertos comerciantes y navieros gaditanos, a falta de fuentes más adecuadas.

## LOS COSTES DE LA ASEGURACIÓN

Hay dos cuestiones que resultan de sumo interés para el estudio de la práctica de los seguros marítimos, por un lado el tema de los gastos adicionales que le suponía a un comerciante o un naviero la contratación de seguros respecto del capital invertido en la negociación, y por otro, los posibles beneficios obtenidos en el ejercicio de la aseguración. Para ello carecemos de contabilidad de comerciantes y sociedades. No obstante, es posible hacerse una idea a través de varios ejemplos dispuestos en los siglos XVI al XVIII:

1. En el finiquito de la sociedad mercantil de Rodrigo de Gibraleón y Alonso de la Barrera para los años 1532-1541<sup>36</sup>, liquidadas en Sevilla en 1542, A.M. Bernal calcula en un 4,07% los gastos por contratación de seguros.

2. Del análisis contable de la compañía Lapi, Palla Strozzi y Cía establecida en Sevilla entre los años 1532-1537, se le calcula un beneficio por primas cobradas de un 50,6%<sup>37</sup>.

3. En la memoria de créditos y débitos que hizo Jacome María Lavesolo en 1699 se puede estimar los beneficios por primas en un 5,9%<sup>38</sup>.

4. La Casa de negocios Careu Langton y Cía entre 1783 y 1788 contrataron varias pólizas por valor de 254.328 reales de plata. Los gastos por corretajes y premios se elevaron a 6.606 reales de plata, es decir un 2,5% de lo asegurado<sup>39</sup>.

5. En la quiebra de la compañía Pedro Porre y Juan Olmius las pérdidas por indemnizaciones se elevaron a 46.603 reales de plata sobre unas pérdidas totales de 1.453.987 reales de plata, es decir un 1,5% de las pérdidas de la compañía<sup>40</sup>.

Los márgenes de beneficios tan reducidos que se obtienen en algunos casos, como el de la compañía de Pedro Porre y Juan Olmius y en el de Jácome María Lavesolo, indicarían la poca atención que algunos comerciantes prestaban al seguro como negocio. Lo que abundaría en la idea de la aseguración como un negocio marginal para las Casa de negocios gaditanas a finales del siglo XVII y principios del XVIII.

No obstante, sin referencias comparativas más extensas es difícil hacerse una idea de los costes y de los beneficios. Pero de los casos arriba expuestos se podría deducir, tal como dice F. Melis, que los beneficios fueron moderados ya que el elevado índice de siniestralidad en la navegación trasatlántica y especialmente en los períodos bélicos los limitaban considerablemente.

A partir de la muestra de seguros contratados en 1796, es posible hacer una aproximación global a los beneficios obtenidos por primas en ese año. Para ello utilizaremos las liquidaciones por indemnizaciones recogidas en los protocolos notariales en los años 1796 a 1800. De 47 pólizas firmadas en 1796 que causaron siniestro, 29 expresan con detalle la prima aplicada. Tomaremos entonces de estas pólizas la tasa normal aplicada, es decir la que prescinde de riesgos extraordinarios derivados de las circunstancias bélicas. Según esto en 1796 la prima media se situó en el 4,5%.

Si aplicamos este precio al valor asegurado en ese año obtendremos el ingreso aproximado en concepto de primas que consiguieron las aseguradoras gaditanas; es decir unos 8.483.198 reales de plata, que significan un 4,6% del valor de los bienes asegurados. Además el monto de las indemnizaciones pagadas por pólizas siniestradas firmadas en 1796, se elevó a 5.715.416 reales de plata, lo que representa un porcentaje de pérdidas ocasionadas por siniestros a las aseguradoras próximo al 68% de lo ingresado por primas ese año.

Ahora bien, 22 de las 47 liquidaciones correspondieron a pólizas firmadas en los meses de octubre, noviembre y diciembre. Para evitar la excesiva dependencia del conflicto bélico con Inglaterra, que comienza precisamente en estos meses, vamos a eliminar de nuestro cálculo estas indemnizaciones, con ello la estimación podrá adecuarse más a la de un año normal. Según esto para los nueve primeros meses las pólizas contratadas fueron 1.644, por un valor de 156.701.620 reales de plata. Y por su parte las indemnizaciones ascendieron a 3.507.576 reales de plata, un 2,2% del valor asegurado, y un 49,7% de lo ingresado por primas en los nueve primeros meses.

Este último índice está posiblemente mucho más cerca de la realidad, no obstante puede parecer elevado a estas alturas del siglo XVIII, sin embargo, hay que considerar

las condiciones especiales que caracterizaron el año 1796. De todos modos, lo que si confirman estos datos es que todavía a las puertas del siglo XIX la navegación atlántica soportaba riesgos muy importantes.

## LOS RIESGOS CUBIERTOS POR LOS SEGUROS

El asegurado debía correr una parte del riesgo que solía ser diferente según la plaza. En Cataluña, la cobertura del seguro evolucionó desde las tres cuartas partes del valor asegurado, pasando por los siete octavos, hasta que en el siglo XVIII llegó a cubrir el 98% de las mercancías aseguradas. En Mallorca el asegurado corría con un octavo del riesgo si era súbdito de la corona de Aragón, y con un cuarto si era extranjero. En Burgos hasta 1546 se exigía al asegurado el 10%, sin embargo a partir de esta fecha sólo las pólizas de seguro sobre el buque mantenían este 10%. En Bilbao según las Ordenanzas de 1737 el dueño del navío debía correr riesgo sobre un quinto del valor del mismo, que quedaba sin asegurar<sup>41</sup>. En cambio, en las mercancías podían asegurarse en su totalidad, y si se enviaban a América se autorizaba que a la vuelta se asegurase, además de su valor declarado, hasta un 25% por vías de ganancias<sup>42</sup>. Según las Ordenanzas de Sevilla de 1556 sólo podían tomar seguros por los dos tercios del valor de la nave, aunque en realidad se solía asegurar por el valor total de la nao incluyéndose también los gastos de carena, rancho, etc<sup>43</sup>. El Consulado a la vista de las elevadas inversiones que precisaban las expediciones a América y que los maestros y dueños de navíos corrían excesivos riesgos al no poder asegurar un tercio del navío, propuso una nueva regla de aseguración en 1767, ordenando que de la cantidad en que se asegure el navío había de bajarse el importe de los créditos recibidos a riesgo. Con ello se pretendía evitar el fraude que se producía al combinar los préstamos a riesgo y los seguros<sup>44</sup>.

En el siglo XVIII resultaba todavía difícil prever los riesgos. Los directores de las compañías de seguros calculaban las escalas y precios de los riesgos basándose en su experiencia, y los accionistas confiaban en su destreza y persistencia a la hora de abrir pólizas<sup>45</sup>.

No obstante, en los contratos de constitución de las compañías de seguros se fijaban los límites de las cantidades que se aseguraban por cada acción, estableciéndose al mismo tiempo los riesgos mínimos que se cubrían y los criterios que se debían seguir para fijar el precio de los premios. Así, se tenía en cuenta si eran tiempos de paz o de guerra, la época del año en que se realizaba el viaje, el tipo de embarcación, si viajaba sola o en convoy de barcos de guerra, los puertos desde los que se iniciaba el viaje y a los que se dirigía, etc.

Algunos historiadores han analizado los criterios de evaluación de los riesgos por parte de los aseguradores. A. Tenenti, por ejemplo, observa como ya desde fines del siglo XV los aseguradores tienen en cuenta una serie de elementos para evaluar y fijar las primas a partir de la práctica. Según este historiador, los factores principales que incidían en la regulación del premio eran esencialmente la distancia espacial y temporal, descartando el factor estacional puesto que su investigación se centra en los seguros contratados para viajes por el Mediterráneo<sup>46</sup>.

Spooner, que analiza el mercado asegurador de Amsterdam en la segunda mitad del siglo XVIII, afirma que existen tres factores estructurales que influyen directamente sobre el precio del seguro. En primer lugar la estacionalidad, que afectaría



especialmente a los viajes con el Báltico, en segundo lugar, la distancia y finalmente un factor conyuntural ligado al mercado y las circunstancias políticas<sup>47</sup>.

En general, podríamos clasificar los tipos de riesgos existentes en dos grandes grupos. En primer lugar, los que son inherentes a cada operación aseguradora. Dentro de este apartado estarían todos los relacionados con el estado del navío, la mercancía que va ser transportada, la distancia y la época del año en que va a tener lugar el viaje. En segundo lugar, cabría introducir además unos factores de carácter general, que afectarían directamente al transporte y al mercado de seguros en determinados momentos. Se trataría de los riesgos ocasionados por conflictos bélicos y sus consecuencias, los ocasionados por la existencia de corsarios, y la reducción de la oferta aseguradora por parte de los aseguradores.

Para evaluar la importancia e influencia de todos estos factores sobre los precios de los seguros sería ideal contar con series de tarifas o primas de seguros. Lamentablemente como ya hemos señalado más arriba sólo contamos con algunas series reducidas para la Corona de Aragón<sup>48</sup> y ninguna salvo el episodio de 1796 para el ámbito andaluz.

Por lo que a los riesgos derivados de la estacionalidad se refiere, se observa según los datos disponibles para 1796, que no parece existir una clara estacionalidad en el ritmo de contratación de los seguros con América, debido, en principio, a la distorsión que introduce la futura guerra. Sin embargo, las compañías de seguros, para los viajes a América, si tenían en cuenta a la hora de determinar los riesgos que estaban dispuestos a asumir dos ciclos estacionales. Durante la primavera y el verano las cuotas por acción en las pólizas de seguros sobre casco y quilla, sobre frutos o sobre plata y oro eran las más elevadas, es decir que durante estas épocas del año las aseguradoras estaban dispuestos a correr los mayores riesgos. Por ejemplo, la compañía dirigida por Juan Delgado y Castro establecía como cuota máxima 300 pesos por acción desde primero de marzo hasta fin de agosto, sobre cualesquier frutos o efectos, y 150 pesos desde primero de septiembre hasta fin de febrero, también sobre frutos o efectos. Para las pólizas sobre casco y quilla la cuota era de 150 pesos en la temporada de verano y de 75 en la temporada de invierno.

Para los viajes con el Mediterráneo se constata lo que A. Tenenti había observado para los siglos XV-XVI, pues parece que la contratación de seguros para viajes en esta zona era independiente de la época del año. Por el contrario, los viajes con los puertos de la Europa Atlántica se realizan con preferencia en primavera y verano, localizándose en los meses de noviembre a febrero un período de menor actividad en la contratación de los seguros. En general, parece que durante los meses estivales, la contratación de seguros se mantenía estable, lo que daba a los aseguradores y corredores la posibilidad de vivir con unas probabilidades más o menos fijas.

El premio también aumentaba en proporción a la distancia. Cuanto más alejado fuera el seguro contratado desde el puerto de origen más difícil era obtener información y protección para los navíos. Un seguro de Santa Cruz de Tenerife a La Habana, sobre mercancías costaba un 2% del valor asegurado, mientras que desde Bilbao, la prima ascendía a un 8,25% para las mismas fechas. De Cádiz a La Habana, Cartagena, Honduras y Veracruz la prima era de 3 1/2%, mientras que desde cualquier puerto de Cataluña a esos mismos destinos ascendía a un 5%. Por tanto, la distancia era un importante determinante del precio del seguro. Sin embargo, junto a ella existían otros factores que por dificultar o facilitar el viaje, podían encarecer o abaratar las primas.

Me refiero a los vientos y corrientes favorables. Así, independientemente de que la distancia es considerablemente mayor desde Bilbao, lo cierto es que la navegación desde Tenerife a La Habana se beneficia de los vientos alisios. Otro factor que ampliaría también los riesgos es la distancia a la costa. Las aguas litorales añadían dificultades y riesgos que disminuían una vez que se adentraba el navío en alta mar.

Para la distancia cero también había riesgos considerables. Este estado preliminar de riesgos costaba en Amsterdam  $3/4\%$  y en Cádiz estaba en torno al  $1/2\%$ . Y es que las maniobras de entrada y salida del puerto exponían al barco a riesgos especiales. Así, las escalas, por ejemplo, se cargaban con un  $1/2\%$  o un  $1\%$  más por el riesgo que se aumenta en la entrada y salida<sup>49</sup>. La mala conservación de canales y amarraderos y la falta de prácticos componentes, junto a una climatología muchas veces adversa, provocan también numerosos siniestros.

A la guerra se deben precisamente los excesivos incrementos de los premios. El riesgo principal durante los tiempos de guerra era ante todo el apresamiento. A finales del siglo XVIII, las hostilidades con Francia primero, y luego contra Inglaterra fueron la causa directa de la pérdida de muchas embarcaciones que caían en manos enemigas capturadas por buques de sus Armadas o por corsarios particulares de ambas potencias enemigas. Como consecuencia, de este aumento coyuntural de los riesgos, los aseguradores solían fijar unos sobrepremios que variaban según determinados factores, como la identidad del país beligerante o las circunstancias del viaje (si el barco navegaba en solitario o en convoy de navíos de guerra). Además, durante los períodos bélicos las aseguradoras limitaban los riesgos reduciendo a la mitad las cuotas por acción en las pólizas.

Los premios suplementarios por guerra, afectaron también a los préstamos marítimos contratados en estos años. Así, si las hostilidades eran con Francia, el premio podía incrementarse en un  $8\%$  sobre el principal; pero si las hostilidades eran con Gran Bretaña esa sobreprima se eleva al  $16\%$ . Para los seguros los incrementos no eran fijos, pues dependían también de otras circunstancias. Un seguro de Hamburgo a Inglaterra en condiciones normales costaba  $3\ 1/2\%$ , pero si el viaje tenía lugar en plena guerra con Inglaterra entonces la primera era de  $6\ 1/2\%$ . Veamos otro ejemplo, el trayecto Cádiz - Londres asegurando mercancías costaba en 1796 un  $8\%$  si el viaje se hacía en solitario, pero si estallaba la guerra antes de la salida del navío la primera era de  $16\%$ , no obstante si el navío viajaba en convoy el premio se reducía a un  $5\ 1/4\%$ .

Los rumores de ruptura con Inglaterra comenzaron muy pronto. En junio de 1796 D. Nicolás de la Cruz y Bahamonde, Conde de Maule escribe a Chile confirmando los temores que hay entre el comercio, de una próxima guerra con Inglaterra, y como consecuencia de ello anuncia una súbita subida de los seguros<sup>50</sup>. En agosto comenzarían las hostilidades. Y a principios de diciembre, el Conde ya aconseja modificar las cuotas de guerra de los seguros a la mitad de la cantidad que con anterioridad se había señalado<sup>51</sup>. Las repercusiones de la guerra no se harían esperar y en enero de 1797 se constata ya la subida efectiva de los seguros, que según el Conde se sitúan entre el  $30\%$  y el  $40\%$ <sup>52</sup>.

Las aseguradoras ante los rumores constantes que circulaban de guerra con Inglaterra, desde mediados de 1796, pactaron en sus pólizas sobrepuestos para el caso de conflicto. Pero las escaramuzas y las hostilidades entre las dos potencias se iniciaron antes de que la declaración formal de guerra se produjera. Se hizo entonces necesario, establecer una fecha límite a partir de la cual corrían los sobrepuestos acordados en las pólizas. La primera vez que se planteó esta cuestión fue en marzo de

1797. Sin embargo, hasta el 5 de abril no se tomó una resolución. Según el acuerdo de los directores de las compañías de seguros a partir del 15 de septiembre de 1796 entrarían en vigor los sobrepremios tanto para los navíos que habían sido apresados, como para los que hubieran llegado a salvamento después de esa fecha<sup>53</sup>.

Las compañías aseguradoras establecieron igualmente premios para los seguros de súbditos de naciones en guerra. Así, los genoveses residentes en Cádiz en octubre de 1796 fueron objeto de embargos por parte de las autoridades al considerarse a Génova como nación en guerra, por lo que los aseguradores, no querían asegurarla sino a premios proporcionados a dicha circunstancia<sup>54</sup>.

La actividad corsaria ligada a la guerra fue muy importante en los años noventa del siglo XVIII y contribuyó a hacer la navegación más insegura. De acuerdo con la documentación podríamos decir que el riesgo de abordaje en el mar se había elevado considerablemente. De 66 barcos siniestrados entre 1792-96 cuyas indemnizaciones se cobraron en 1796, 35 de ellos fueron apresados por corsarios franceses, y de ellos sólo uno fue represado. Más datos, entre 1783 y 1796 de 248 embarcaciones perdidas, 60 (24%) fueron apresadas por corsarios franceses e ingleses<sup>55</sup>. La mayor parte de los apresamientos tuvieron lugar en los últimos meses de 1796, según se deduce de las cartas de pago otorgadas por los asegurados en el momento de recibir las indemnizaciones. Y las zonas donde mayor número de apresamientos se produjo fueron la zona del Caribe y el estrecho de Gibraltar. E incluso no faltan las capturas cerca de Cádiz.

Entre octubre y noviembre de 1796 varios comerciales italianos aseguraron diversas partidas de azúcar, café y cascarilla, repartiéndolas para su viaje en cuatro navíos con destinos a Génova. Las mercancías fueron embarcadas por la compañía Primos Acquaroni, por D. Juan Tollot y por D. Domingo Jordan e hijos, en el bergantín sueco La Pomona, en el danés Ana Cecilia, en el Joven Josías y en la Antonieta. Las primas aplicadas oscilaron entre la mas corriente de un 3%, y el 3 1/2% que corrió sobre 63.000 pesos en que se aseguró el azúcar de D. Nicolás Acquaroni, y el 5 1/4% que se pactó en otra póliza de 12.000 pesos suscrita por este comerciante. Las cuatro embarcaciones serían apresadas por corsarios ingleses en el estrecho, y conducidas a Gibraltar, donde fueron declaradas buena presa<sup>56</sup>. En este caso las precauciones de los comerciantes al distribuir las mercancías en varias embarcaciones con el fin de minimizar los riesgos, no obtuvo los resultados esperados, pues las cuatro naves fueron tomadas por los ingleses.

La fragata San Rafael, alias El Vigilante nos proporciona otro ejemplo, pues también fue víctima de apresamiento por un barco corsario inglés el 23 de noviembre 1796. La embarcación procedía de Veracruz con carga de plata y frutos por valor de 300.000 pesos fuertes. A la vista de San Sebastián, fue apresada por una fragata inglesa. Este suceso tuvo gran eco en Cádiz, pues el apresamiento fue contemplado por la población gaditana impotente para prestar ayuda, ya que la marea y la falta de preparación de algunos de los navíos de guerra fondeados en La Carraca lo impidieron. Lo dramático del caso hizo que el dueño de la fragata D. Gregorio de Santa Cruz ofreciera 10.000 pesos fuertes de gratificación a la tripulación del navío que saliera a rescatar la fragata<sup>57</sup>. Conocemos tres de las pólizas suscritas por D. Gregorio de Santa Cruz. El día 13 de julio aseguró el casco, quilla, aparejos, pertrechos y total armamento interno y externo de la fragata española nombrada San Rafael, alias El Vigilante, por 24.470 pesos (128qs). Firmaron diez aseguradores, por cantidades que iban desde los

470 pesos hasta los 4.000 pesos (128 qs). La prima concertada fue del 4% con medio más de aumento por cada mes de los que se detuviere dicha nao en Veracruz, pero si durante el tiempo de vigencia del seguro hubiese guerra u hostilidades con Inglaterra, entonces la prima que se aplicaría sería de un 20% en caso de apresamiento, reducido a un 10% si el buque llegaba sin novedad a Cádiz<sup>58</sup>. Otra de las pólizas fue suscrita el 7 de septiembre para asegurar plata (pesos fuertes) valorada en 40.000 pesos (128qs), aunque finalmente se registrarían sólo 29.225 pesos fuertes y seis reales y medio de plata, en el Vigilante; cargándose el resto, hasta completrar los 40.000 pesos, es decir 2.541 pesos fuertes, en la fragata La Aurora. La prima que D. Gregorio de Santa Cruz debía pagar fue del 30% neto que quedaba reducido a un 15% llegando la materia a salvamento<sup>59</sup>. La última póliza es del día 14 de noviembre, en ella el cargador D. Ramón Díaz Alonso aseguró mercancías valoradas en 4.500 pesos (128qs), cuya responsabilidad se repartieron seis compañías de seguros. El cambio en la situación política se deja notar en los premios que se pactaron en esta última póliza, pues los aseguradores exigen ya un 30% neto si el barco llega a salvamento y un 60% en caso de pérdida o apresamiento<sup>60</sup>. En enero y marzo de 1797 respectivamente se cobrarían las indemnizaciones correspondientes, firmando a cambio los asegurados sendas cartas de pago y abandono.

Por tanto, para viajes con destino en América las sobreprimas que se exigían en caso de apresamiento solían doblar el precio habitual del seguro. Y lo mismo sucedía en los seguros contratados para destinos en Europa. Así, para el viaje de Cádiz a Amsterdam la prima, era de un 4,25% cuandio llegaba a salvamento, pero si era víctima de apresamiento la prima se eleva a un 24%. En este caso el sobrepremio esta también determinado por el tipo de mercancías aseguradas (añil y grana) y el interés del mercado de Amsterdam por ellas.

## LOS SINIESTROS

La póliza se extinguía cuando el navío o las mercancías llegaban sin novedad al puerto de destino y se hacía efectivo la prima en los casos en que así se hubiera pactado<sup>61</sup>. Pero en caso de siniestro se iniciaba un procedimiento por parte del asegurado con el fin de cobrar el seguro. Normalmente el cobro de las cantidades aseguradas se hacían efectivas dentro de un tiempo razonablemente breve, que podía alargarse considerablemente en el caso de que no hubiera acuerdo entre las partes. a finales del siglo XVIII (1795-1797)., el tiempo medio de espera entre el sinietro y el cobro de la indemnización en Cádiz se puede estipular en aproximadamente ocho meses. Aunque lo más frecuente es que se abonen las liquidaciones entre los seis y los ocho meses desde la firma de la póliza<sup>62</sup>. No obstante, podemos encontrar casos en que las indemnizaciones se demoraron más de catorce meses, llegando incluso a producirse tres años después de sucedido el siniestro<sup>63</sup>.

En caso de pérdida total o avería, los Consulados y los aseguradores solían exigir una serie de pruebas relativas a la identificación del sitio donde tuvo lugar el daño y la causa que lo provocó. Para ello suele bastar el testimonio del capitán y miembros de la tripulación, así como el conocimiento de embarque. En los años finales del siglo XVIII estos eran los documentos que solían reclamar los aseguradores a los asegurados. El primero de ellos suele ser una declaración del capitán o maestre de la embarcación donde especifica cuales fueron las circunstancias que rodearon al

sinistro y donde tuvo lugar, así como cual fue el destino final de los bienes siniestrados. Esta declaración la hacía el capitán preceptivamente ante un notario o ante la autoridad consular del primer puerto donde desembarcase<sup>64</sup>. En Cádiz estos testimonios aparecen entre la documentación notarial como protestas de mar, y son especialmente frecuentes precisamente en los periodos bélicos. No obstante, había aseguradoras que para evitar demoras excesivas en el pago de las indemnizaciones solamente exigían la presentación del conocimiento de embarque<sup>65</sup>.

Cuando por fin se cobraba la indemnización el asegurado debía otorgar la correspondiente carta de pago y abandono, mediante la que se transmitía la propiedad del objeto asegurado a los aseguradores. Si la embarcación asegurada había sido víctima de apresamiento podía recuperarse con toda su carga mediante represa, entonces los aseguradores podían recuperar para sí una parte o la totalidad de lo asegurado. Este fue el caso de la fragata La Humildad. Entre marzo y mayo de 1795 se firmarían varias pólizas sobre el casco y quilla de dicha fragata, hasta un valor de 20.586 pesos, y sobre la carga de cerveza, aguardiente, machetes de Vizcaya y hierro en planchuela que llevaba valorado en 8.814 pesos. La fragata debía hacer viaje de Santander a La Habana, con escala en Veracruz, pero fue apresada por corsarios franceses. Conocido este hecho, los asegurados otorgaron las consiguientes cartas de pago y abandono, y con ello la compañía dirigida por D. Esteban Sáenz Pardo y las otras que suscribieron las pólizas, quedaron como dueñas de la nao y su carga. La fragata sería represada después por navíos españoles, por lo que las compañías de seguro interesadas dieron poder a Thomas de la Cruz Muñoz, vecino y del comercio de La Habana, a donde fue conducida la fragata, para que solicitase la entrega de la embarcación y de sus pertrechos, utensilios y cargamento procediendo luego a la venta y beneficio de la carga, y a la habilitación de la nao, proporcionándole nuevo cargamento para que pudiese navegar hasta Cádiz<sup>66</sup>.

La mayor parte de los siniestros que se produjeron entre 1792 y 1796 fueron producidos por apresamiento<sup>67</sup>. En efecto, en esas fechas el 61,6% de los siniestros se debieron a apresamientos por navíos corsarios franceses, berberiscos e ingleses, mientras que el 32,7% de las embarcaciones siniestradas fueron víctimas de naufragio en alta mar y el 1,8% se perdieron durante las maniobras de entrada en puerto. Tan sólo el 4,6% de los siniestros correspondieron a mercancías averiadas.

En época de guerra, por tanto, predominaban las pérdidas totales sobre las averías, lo que confirmaría la tesis de que el riesgo mayor, y por tanto el encarecimiento de las primas, se debe sobre todo a las coyunturas bélicas y no a los elementos naturales fortuitos ligados a la estacionalidad o a la climatología.

**CONCLUYENDO**, los seguros serán un negocio marginal en la Península Ibérica durante los siglos XVI al XVIII. Sólo a finales del siglo XVIII suscitarán suficiente interés por parte de los inversos como para generar un mercado más importante. Este mercado nacional se localizó en la plaza de Cádiz entre 1770 y 1800, donde operaban casi un centenar de compañías, fundamentalmente españolas, que contrataban seguros para todo tipo de destinos, y especialmente para el Norte de Europa, América y África.

Durante los tres siglos de nuestro recorrido se aprecia la evolución desde una organización individual en el negocio del seguro a la aparición de sociedades por acciones especializadas. Este paso que en Cataluña y Mallorca se produciría a

mediados del siglo XVII, en la Bahía gaditana no se dará hasta un siglo después. Sin embargo, los conflictos bélicos de final de siglo y las dificultades comerciales que de esta situación se derivaron llevó a la quiebra a las tres cuartas partes de las aseguradoras. La reducción de la oferta aseguradora provocó en 1802 una subida en los precios del seguro, en parte como reacción a las fuertes pérdidas a que tuvieron que hacer frente las compañías que siguieron operando. Desconocemos cual fue la evolución posterior, pero es probable que el negocio de los seguros se distribuyera de una manera más homogénea por otras plazas españolas e incluso que se concentrara en Madrid, donde se situaban las compañías de seguros más importantes. No obstante, la información que se puede obtener para el siglo XIX tanto sobre las compañías de seguros, el volumen de pólizas contratado y las primas cobradas, es suficiente como para obtener conclusiones sobre costes, beneficios, bienes asegurados, valor de los seguros, asegurados y aseguradores... Pero este siglo cae fuera de nuestras pretensiones investigadoras.

## NOTAS

- 1.- Pons Pons, J.: *Companyies i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)*, El Tall, Mallorca, 1996, págs. 13-21
- 2.- Bernal, A.M.: "Sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias, Siglo XVI", *Actas del V Centenario del consulado de Burgos*, I, Burgos, 1994, págs. 501-506.
- 3.- Pons Pons, J.: *Ob. cit.* pág. 24-25.
- 4.- Bernal, A.M. "Sobre los seguros marítimos en la Carrera...", pág. 510
- 5.- Bernal, A.M.: "Relaciones comerciales y seguros marítimos entre Sevilla y Portugal" en *Congreso Internacional de Historia. El Tratado de Tordesillas y su época*, pág. 874.
- 6.- Bernal, A.M.: "Sobre los seguros marítimos...", pág. 519.
- 7.- Basas Fernández, M.: "El seguro marítimo en Burgos, (siglo XVI)", *Revista de Estudios de Deusto*, Bilbao, 1963, pág. 71.
- 8.- Podemos encontrar transcripciones de pólizas de seguros en escrituras de obligación, cuando el aval del préstamo es la propia póliza. Del mismo modo hay referencias indirectas en los casos en que se produce avería o pérdida total de los efectos que cubre el seguro, generalmente aparecen en cartas de pago.
- 9.- Las primeras ordenanzas consulares impresas de 1556 establecen que debían ser los corredores de lonja quienes se ocuparan en exclusividad de invertir en la contratación de seguros.
- 10.- Bernal, A.M. "Sobre seguros marítimos en la Carrera..." pág. 519.
- 11.- Por Real Cédula de 5 de abril de 1768 se ordena la creación de un Registro de seguros que daría al cuidado y responsabilidad del mismo oficial de administración encargado del Registro de Cambios.
- 12.- Lapeyre, H.: *Una famille de marchands, les Ruiz*, Prís, 1955, pág. 235.
- 13.- Dornic, F.: "Le commerce des français a Cadix d'après les papiers d'Antonie Granjcan (1752-1774)", en *Annales E.S.C.*, (1954), págs. 311-327.
- 14.- Vilar, P.: *Cataluya dins l'Espanya moderna*. Barcelona, 1964-1968.
- Martínez Shaw, C.: "La compañía de seguros de Salvador Feliu de la Peña (1707-1709)", *Actas del II Congreso Internacional del Estrecho de Gibraltar*, Cádiz, 1990 Pons Pons, J.: *Ob. cit.*
- 15.- A.M. Bernal cita el documento notarial más antiguo que ha localizado donde se alude directamente a la práctica aseguradora en Sevilla. Se trata de un poder del 23 de octubre de 1483 donde Íñigo Martínez y Pedro Martínez, toneleros dan poder a Juan Fernández de Alcoba para que vaya a Londres llevando 34 botas de romanía las cuales van a riesgo de todos tres según uso e costumbre de compañía, para venderlas al mejor precio... e asy mismo se obligan los dichos Pero Martines e Yñigo Martinez toneleros dan poder a



Juan Fernández de Alcoba para que vaya a Londres llevando 34 botas de romanía las cuales van a riesgo de todos tres según uso e costumbre de compañía, para venderlas al mejor precio... e asy mismo se obligan los dichos Pero Martines e Yñigo Martines que aseguran a uso e costumbre de Gradas, trescientas doblas corrientes al dicho Iohan Fernández para su viaje de la dicha ciudad de Londres....(Bernal, A.M.: "Sobre los seguros marítimos en la Carrera...", pág.509.).

16,- Pons Pons, J.: Ob. cit. págs 134-135.

En Barcelona, I. Lobato Franco localizó la constitución de dos compañías aseguradoras en 1689, una en 1707 y otra en 1711. (Lobato Franco, I: compañías y negocios en la Cataluña preindustrial, Sevilla, Universidad, 1995).

17,- Kamen, II: La España de Carlos II, Barcelona, Crítica, 1981, pág.225.

F.Dornic, en el apéndice de su trabajo resume una memoria de 1767 sobre la convivencia de crear una compañía aseguradora. El memorialista constata como la mayor parte de los seguros se hacían en los puertos de embarque o que incluso se prescindía de seguros durante la navegación:... les intérressés s'assurant ordinairement sur les places débarquement ou courant eux-memes leurs propres risques. (Dornic, F.: Ob. cit., pág 327).

18,- Esteve Conrado, comerciante mallorquín, uno de los mayores exportadores de aceite al mercado de poniente contrataba una parte importante de sus seguros en Génova, a través de representantes. (Pons Pons, J: ob. cit, pág 52.).

19,- Bernal., A.M.: "Seguros marítimos en la Sevilla del Siglo XVII: sobre la creación del oficio público de escribano de seguros y la compra del mismo por portugueses", en Anuario de investigaciones Hespérides, n°1 (1993), págs. 43-53.

20,- No sabemos cual fue el resultado de esta tentativa, pero si conocemos que, al menos, en Cádiz (no dispongo de datos para Sevilla) parece que no hubo corredores especializados en seguros. Al final del siglo XVIII, podemos afirmar que hubo corredores que dedicaron una parte importante de su actividad a las negociaciones de pólizas, pero no llegaron a la especialización completa. No obstante, la idea de los portugueses sevillanos, y de los hombres de negocios extranjeros gaditanos del siglo XVII, latía todavía a finales del siglo XVIII, ya que en 1804 D. Manuel Cano Roxo solicita la creación de una correduría especial de seguros.

21,- Ravina Martín, M: "Participación extranjera en el comercio indiano: el seguro marítimo a finales del siglo XVII", en Instituto Fernández de Oviedo de historia de América, CSIC, pág. 488. (1985)

22,- Carrasco González, M.G.: Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII (1650-1700), Madrid, Banco de España, 1996, pág. 170.

23,- Dornic, F.:ob. cit. pág. 327.

24,- Zylberberg, M: Une si douce domination, Les milieux d'affaires français et l'Espagne vers 1780-1808, Paris, Ministère des Finances, 1993, pág.94.

25,- A.M.Bernal encuentra la primera referencia a una compañía española de seguros en 1660 (Bernal., A.M.: La financiación de la Carrera de Indias, (1492-1824), Sevilla, 1992.

A. García Baquero localiza el primer contrato de compañía de seguros en 1763 (García Baquero. A. : Sevilla y el Atlántico, Sevilla, 1976).

26,- La compañía Española de Seguros Ntra. Sra. de la Encina, dirigida por Manuel de Laraviedra hace constar en su escritura de constitución un capital de 500.000 pesos (128qs), la Compañía Española de Seguros Santísima Trinidad, dirigida por Ruperto López García, se funda con 350.000 pesos (128qs.) y la compañía Española de Seguros Ntra. Sra de Valvanera, dirigida por Carassa Hermanos, Bernal y Cía. con 400.00 pesos (128qs).

27,- Entre 1797 y 1815, al menos seis compañías de comercio se dedicaron al negocio de los seguros. Una de ellas fue la compañía de comercio Terrestre y Marítimo Fontanés y Cía., cuyo contrato fue otorgado el año 1793 por dos socios, Francisco Xavier Gil y Pedro Antonio Fontanés. También eran compañías colectivas: Campagne y Cía, establecida en 1815, Gargollo Hermanos (1806), José Yzarve y D, Josef Peterrade de Dujourdain (1808), D. José, D. Gregori y D. Julio de Urruzuela (1808), y la compañía de D. Lorenzo y Rodríguez y sobrinos (1817) (A.G.I., Consulados, leg. 78).

28,- Zynlberberg, M: Ob. cit. pág. 453.

29,- Sáenz de Tejada Hermoso, P.: "Memoria sobre el comercio leída en la Junta Central del Sábado 16 de Marzo de 1776" en Memorias de la Sociedad Económica de Madrid, t. ii, Madrid, MDCCCLXXX, pág 30.

30,- Informe del licenciado D. Juan de Mora y Morales realizado en 1786 para el Tribunal del Consulado, en Maestro, M: El seguro durante el reinado de Carlos III, Madrid, Ed, Caser, 1989.

31,- En 1786 el Ldo. D. Juan de Mora y Morales, asesor para asuntos de seguros del Tribunal de Consulado, constata el cambio cualitativo y cuantitativo en el asunto de la contratación de seguros. D. Juan de Mora dice: Las experiencias, y los tiempos aumentaron la repetición de estos contratos: ya España, y principalmente Cádiz, acortó la necesidad de correr sus pólizas fuera del Reyno. La buena fe con que las ha seguido recomendó su firma, se extendió el número de aseguradores, y hallaron ya insensiblemente una especie de

- giro capaz de sostener cuerpos sociables, formándose Compañías tituladas Españolas de Seguros, hicieron al público sabedor de la solidez importe de sus fondos, repartiendo impresos del número de acciones, accionistas y nombre de sus Directores... El informe completo está recogido en la obra de M.Maestro: ob. cit. pág. 15
- 32,- Cruz y Bahamonde, Nicolás de la (Conde de Maule): *Viaje de España, Francia e Italia*, XIII, Cádiz, 1813.
- 33,- La Real Compañía Terrestres y Marítimos establecida en esta Corte en la Corredera de San Pablo, inmediato al Banco Nacional, en consideración de haber cesado el mayor número de compañías de igual clase en los puertos y plazas de comercio anuncia al público que sigue asegurando riesgos marítimos... con el premio de interés más equitativo. *Postillon del Correo de Cádiz*, 20 de octubre de 1797.
- 34,- AHPC, Protocolos, Cádiz, n° 935, fol 892.
- 35,- AHPC, Protocolos, Cádiz, n°1696, f. 717.
- 36,- El ejemplo esta tomado de A.M. Bernal, que a su vez recoge los datos de E. Otte (Bernal, A.M.: "Sobre los seguros marítimos en la Carrera..." págs. 524-525).
- 37,- *Ibidem*.
- 38,- AHPC, Protocolos, Cádiz, n°753, fol. 27.
- 39,- AHPC, Protocolos, Cádiz, n°1667, fol. 269 y ss.
- 40,- AHPC, Protocolos, Cádiz, n°4446, fols. 83-139.
- 41,- Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de Bilbao, Año 1737, Reimpresas en 1769 Imp. Viuda de D. Manuel Fernández, Madrid, Capítulo 22, n°IX
- 42,- *Ibidem*, n°7y8.
- 43,- A través de los expedientes de avalúo de los navíos que obtuvieron registro para viajar a América, se observa como se autoriza al dueño, no sólo a tomar seguros sobre la totalidad del vapor del navío, sino que se permite suscribir seguros que cubran los gastos ocasionados por la carena, la compra de jarcia, etc A.G.I.Consulados, leg. 889.
- 44,- Bernal, A.M.:Ob. cit. págs. 339-340.
- 45,- D. Juan de Mora y Morales dice al respecto que han conseguido los Directores de estas sociedades, adornarse y perfeccionarse en aquellos principios sobre que necesita estudiar para resolverse a firmar una póliza, y fixarle el premio, y condiciones, pues precisa saber en la extensión posible las situaciones de datos los puertos de América y Europa; las estaciones más o menos arriesgadas para sus navegaciones; la proporción que en ellos hay para las arribadas que sean inexcusables; las qualidades provinciales de los buques; el estilo que comunmente sigue en la más o menos dotación de oficiales, y tripulación, la actividad, y pericia náutica, características de las Naciones...Maestro, M.: Ob. cit., pág. 15.
- 46,- Tenenti, A.: "Componenti ed evoluzione dei tassi assicurative mediterranci del scolo XVI" en *Aspetti della vitta economica medievale*, Florencia, 1986, págs.401-412; y "Sui Tassi assicurativi Mediterranei del Quattocento e della prima metà del Cinquocento" en *Studi di storia economica toscana nel medioevo e nel Rinascimento in memoria di Federico Meils*, 1987, págs 347-363.
- 47,- Spooner, F.: *Risks at sea: Amsterdam insurance and maritime Europe, 1766-1780*, Cambridge, 1983, pág 118.
- 48,- J. Pons Pons dispone de una serie parcial entre 1650 y 1699 donde se puede apreciar por ejemplo la tendencia general a la baja de las primas del periodo, especialmente en las décadas de los años sesenta y ochenta, aunque al final del período se iniciará una ligera subida, debido a los conflictos bélicos de esos años.
- 49,- A.G.I., Consulados, leg. 78, n°84
- "Quando el seguro se hiciese sobre buque con destino de escala en un Puerto de América para otro, como para La Habana con escala en Puerto Rico, uno por ciento más sobre los efectos cargados para la Habana, por el riesgo que se aumenta en la entrada y salida de Puerto Rico".
- "Si los buques con destino (en España) hiciesen escala o arribada en cualquiera de los Puertos intermedios 1/2% más".
- 50,- Fuentes para el estudio de la colonia. Epistolario de D. Nicolás de la Cruz y Bahamonde, primer Conde de Maule, Santiago de Chile, 1994, Carta n°71, fechada el 7 de junio de 1796.
- Carta de 16 de septiembre de 1796: "Aquí todos son preparativos de guerra contra Inglaterra..., el 24 de agosto quitaron en ésta los timones a todos los buques ingleses apresando en un castillo a su tripulación... Últimamente están llamando a muchos comerciantes, les hacen hacer el juramento del siglo de no revelar nada, y después son interrogados, según se ha traslucido, sobre sus pagarés, etc. Como estas propiedades de las cofianzas de los particulares son tan sagradas, alguna desazón causan estas cosas al comercio, por las malas consecuencias que arrastran".
- 51,- *Ibidem*, Carta n°92, fechada el 2 de diciembre de 1796.
- 52,- *Ibidem*. Carta de 20 de enero de 1797: "La gerra parece que no terminará ni en un año y medio; por consiguiente si los géneros no han subido ahí mucho (en Chile) la especulación de compararlos en vuestra merced (José Antonio Antúnez) será acertada; de aquí tampoco pueden ir, porque los puertos los tenemos bloqueados de los ingleses, y además los seguros están en 30 a 40% y sobre todo las ropas carísimas"

53.- A.G.I., Consulados, Libro 20.

54.- Declaración otorgada por D. Juan Andrés Tollot, D. Nicolás Acquaroni, Vicente Luxoro, Andres Gherardi, Julio Ferraro, Pablo Abancini, Antonio Picardo, Pablo Amfosso, Felipe Firpo, vecinos y del comercio de Cádiz. A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, 409

55.- Alonso Mola, M: Ob. cit., págs. 783-787.

56.- A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, 409.

57.- A.G.I. Consulados, Libro 20, Junta de 24 de noviembre de 1796.

58.- A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, 409, f. 72.

59.- A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, 409, f. 226

60.- A.H.P.C., Protocolos, Cádiz, 409, f. 275.

61.- En el caso de los seguros con América, las primas solían pagarse a los cuatro o seis meses de la apertura de la póliza. En otras ocasiones el premio se exigía al vencimiento de los riesgos y en los casos de seguros concertados para viajes con Europa el pago de la prima se hacía en el momento de firmar el contrato de seguro.

62.- En Mallorca, en la segunda mitad del siglo XVII, el pago de la indemnización suele hacerse dentro del año siguiente a la firma de la póliza, salvo que hubiese pleito entre las partes. (Pons Pons, J.: Ob. cit., pág. 164)

63.- Cuando no hay acuerdo entre las partes se inicia un litigio. Desde principios del siglo XVI la jurisdicción sobre asuntos de seguros pertenecía a la Casa de Contratación. Luego, la creación del Consulado Sevillano en 1543 originaría precisamente rivalidades con la Casa de Contratación, al exigir el Consulado competencias y jurisdicciones privativas en materia mercantil, y que serían reafirmadas por las ordenanzas consulares de 1556. El forcejeo competencial entre instituciones se complicaría un poco más ya que durante el siglo XVI abundaron los seguros privados, que escapaban al control de la Casa de Contratación y del Consulado, por lo que una parte importante de las causas relativas a seguros se veían ante los tribunales ordinarios de justicia civil, lo que provocaría nuevos problemas de jurisdicción ahora con la Real Audiencia de Sevilla. Finalmente en 1598, por Real Cédula se concederá definitivamente al Consulado el control y la jurisdicción exclusiva sobre los seguros de la Carrera.

64.- D. Alonso Dowell firmó una póliza el 29 de agosto de 1795 sobre algodón valorado en 9.600 pesos, para viajar de Cádiz a Londres. El navío salió el cinco de septiembre en convoy de una fragata de guerra. Pero la embarcación perdió el convoy y fue apresada por una escuadra francesa. El capitán y su tripulación fueron trasladados a una goleta portuguesa hasta Lisboa. Al llegar a Lisboa el Capitán realizó la correspondiente protesta ante Francisco Arbovin, vice-cónsul de la nación británica en la ciudad. "... y habiendo presentado estos documentos a la susodicha compañía aseguradora en fuerza de su obligación y legitimidad que me asiste percibo de dicha compañía la cantidad..." (AHPC, Protocolos, Cádiz, n° 2.579, f.49).

65.- Póliza firmada en agosto de 1796, por Juan Bautista Sicaluga y de orden de D. Francisco de Lisboa, sobre azúcar, algodón, tabaco, cueros al pelo y buey salado valorado en 9.412 pesos (128qs), desde Bahía de todos los Santos a Lisboa, al 6%. Los aseguradores exigieron únicamente el conocimiento de embarque (AHPC, Protocolos, Cádiz, n°4547, f. 2247.)

66.- AHPC, Protocolos, Cádiz, ante José Padilla el 18 de noviembre de 1796.

67.- Utilizamos una muestra de 107 liquidaciones por indemnización que arrojarían los datos siguientes: 66 víctimas de apresamiento, 35 naufragios, 2 varadas en puerto y 5 con cargamentos dañados.